AÑO DE 1862. Jueves 11 de diciembre. NÚMERO 148.



Boletin Oficial

DE LA PROVINCIA DE ORENSE.

Se publica los martes, jueves y sábados de cada semana.—Se suscribe en la imprenta de D. Cesáreo Paz y Hermano, Fuente del Rey número 6 á 20 rs. trimestre para esta capital, y 30 para fuera franco de porte por trimestres adelantados.—Números sueltos á 12 cuartos el pliego.

PARTE OFICIAL.

PRIMERA SECCION.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la REINA nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real Familia continúan en esta córte sin novedad en su importante salud.

SEGUNDA SECCION.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA.

SECCION DE FOMENTO.

CIRCULAR NÚMERO 488.

Se publica el anuncio y demás documentos relativos á la nueva subasta del ferro-carril de Orense á Vigo.

En la Gaceta de Madrid del dia 4 del mes actual se hallan publicados una Real órden fecha 29 de noviembre último, aceptando la proposicion presentada por D. Juan Florez y garantida con el correspondiente depósito, para tomar á su cargo la concesion de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, y el anuncio señalando el dia 2 de marzo próximo para la subasta de dichas obras con todos los documentos á ella relativos. En su vista, y comprendiendo el inmenso interés que ofrece asunto de tanta importancia para esta provincia, he dispuesto se inserten desde luego dichos documentos en este periódico oficial como se hace á continuacion para conocimiento y satisfaccion de todos los habitantes de la misma.

Orense 8 de diciembre de 1862.—*Francisco Javier Cabuño.*

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ferro-carriles.—Concesiones, subvenciones y contencioso.

Ilmo. Sr.: S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado admitir la proposicion presentada y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez de tomar á su cargo la concesion de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, con arreglo al proyecto aprobado y relacion del material que podrá importarse del extranjero libre de derechos, que forma parte de él, y el pliego de condiciones particulares y tarifa de precios máximos de peaje y trasporte, aprobadas por Real órden de esta fecha y aceptadas por dicho Florez, disponiendo que se anuncie por el término de tres meses la subasta para la adjudicacion de la seccion de Orense á Vigo sobre la base de la referida proposicion.

De Real órden lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 29 de noviembre de 1862.—Vega de Armijo.—Sr. Director general de Obras públicas.

SUBASTA PARA LA CONCESION DEL FERRO-CARRIL DE ORENSE Á VIGO.

En virtud de lo dispuesto por Real órden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 2 de marzo próximo, y la hora de la una de su tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la subasta de concesion de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, cuya longitud es de 126 kilómetros y 421 metros.

La subasta se celebrará con sujecion á lo prescrito por Real decreto de 27 de febrero de 1852 é instruccion para su cumplimiento de 18 de marzo del mismo año, debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arreglados exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantía de ella 1,330,807'70 reales en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les está asignado por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior inmediato al de la subasta.

El adjudicatario de la concesion satisfará en el término de un mes, contado desde la fecha de la adjudicacion, al dueño del proyecto la cantidad de 796,455 reales y 44 céntimos á que ascienden el importe de su tasacion pericial y el de 20 por 100 de esta.

Debiendo servir de base para la subasta la proposicion presentada y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez de tomar la concesion con la subvencion asignada por la ley de 5 de junio de 1859, la licitacion versará sobre la reduccion de los 66.939,627'75 reales vellon á que asciende dicha subvencion por todo el trayecto de Orense á Vigo, para el que únicamente se harán proposiciones, y no para una parte ó porcion de él, no admitiéndose ninguna que no mejore por lo menos en 60,000 reales la de Florez.

Si con arreglo á esto resultaren luego una ó mas proposiciones iguales á la mas ventajosa, se procederá en el acto del remate, y solamente entre sus autores, á nueva licitacion abierta en la forma prescrita en la instruccion citada, debiendo ser la primera mejora por lo menos de 2,000 reales y las demás á voluntad de los licitadores, con tal que no baje de 1,000 rs. cada puja.

Solo en el caso de renunciar totalmente la subvencion, podrán los licitadores proponer rebaja en el número de años que ha de durar la concesion; pero no se admitirán proposiciones que no comprendan uno ó mas años completos.

Madrid 29 de noviembre de 1862.—El Director general, Ibarrola.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de ..., enterado del anuncio publicado en la Gaceta de..., de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos exigidos para la adjudicacion en pública subasta de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, de 126 kilómetros y 421 metros de longitud, subvencionada con 66 939,627'75 reales, se obliga á tomar á su cargo la concesion de dicha seccion, dandole el Estado como subvencion por toda ella la cantidad de... (aquí la proposicion que se haga, reduciendo por lo menos en 60,000 reales los 66.939,627'75 rs. vn. fijados como tipo de la subasta), ó se obliga á tomar á su cargo la concesion de dicha seccion con estricta sujecion á las condiciones y demas disposiciones referidas, renunciando la subvencion total ofrecida, y reduciendo el número de años de la concesion á.... (aquí se expresará en años completos la duracion de la concesion, reduciendo lisa y llanamente los 99 años por que se anuncia.)

LEYES RELATIVAS Á LA CONCESION DE ESTE FERRO-CARRIL.

Ley de 21 de abril de 1858.

Artículo 1.° El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujecion á la ley general de ferro-carriles, la línea de primer órden, que empalmando en Palencia con la de San Isidro de Dueñas á Alar, pase por Leon, entre en Galicia por el puente de Domingo Florez y en Monforte, ó donde los estudios lo aconsejen, se bifurque para terminar en los puertos de la Coruña y Vigo.

Se considerará como parte de esta línea la que arrancando de ella vaya á terminar en el puerto de Astúrias, cuya preferencia determinen los estudios posteriores, y la que partiendo de Medina del Campo y pasando por la Nava del Rey y Toro, termine en la ciudad de Zamora.

Art. 2.° La concesion de este ferro-carril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotacion por espacio de 99 años, con arreglo á la tarifa máxima que se acompaña, y con sujecion á lo prescrito en el art. 35 de la ley general de ferro-carriles.

Art. 3.° La parte de la línea comprendida entre Palencia y la Coruña se dividirá en las secciones siguientes:

1.ª De Palencia á Leon.
2.ª De Leon á Ponferrada.
3.ª De Ponferrada á Quiroga.
4.ª De Quiroga á Lugo.
5.ª De Lugo á la Coruña.

Art. 4.° Se procederá desde luego á publicar la subasta del camino para la adjudicacion de las secciones primera, segunda, tercera y quinta de los estudios ya aprobados, quedando la cuarta para cuando, concluidos los de la línea de Vigo, se saquen á subasta sus secciones.

Art. 5.° El Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que en el término de un año se forme el proyecto de la parte comprendida entre el punto de bifurcacion y Vigo. Aprobado que sea este proyecto, se anunciará la subasta para la adjudicacion de la línea, con arreglo á lo dispuesto en el art. 10 de la ley general de ferro-carriles, dividiéndola en secciones que aparezcan mas convenientes. En iguales términos se verificará el anuncio de la subasta para las líneas de Astúrias y Zamora, cuyos estu-

dios han de quedar terminados en la misma época.

Art. 6.º El Estado auxiliará la construccion de la parte comprendida entre Palencia y la Coruña con una subvencion directa y en metálico, que se aplicará á las diversas secciones en la forma siguiente:

Primera seccion.	180,000 rs. por kilómetro.
Segunda seccion.	357,000
Tercera seccion.	404,000
Cuarta seccion..	410,000
Quinta seccion..	300,000

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvencion con que el Estado deba tambien auxiliar la construccion de las líneas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como estén terminados los respectivos estudios, teniendo en cuenta su presupuesto, los productos probables de la explotacion y el interés de los capitales invertidos, que deberá ser igual al que sirvió de base para determinar la subvencion asignada en el artículo anterior á cada una de las secciones en la línea de la Coruña.

Art. 8.º Todas las subastas se verificarán conforme á lo dispuesto en la ley general de ferro-carriles de 3 de junio de 1855 y al Real decreto de 27 de febrero de 1852 sobre contratacion de servicios públicos, y girarán sobre rebaja en el importe de la subvencion total designado para cada una de las secciones.

Art. 9.º Para el abono de la subvencion se dividirá cada seccion en el número de trozos que aparezcan convenientes; y hecho esto, se distribuirá en tres partes iguales; la primera se abonará terminada la explanacion de cada trozo, la segunda despues de sentada la via; y la tercera al entregarse al tráfico.

Art. 10. La subvencion total será satisfecha directamente por el Estado, á quien reintegrarán la tercera parte de su importe las provincias que la línea atraviese. Este reintegro se verificará por anualidades, incluyendo cada provincia, como gasto obligatorio, en su presupuesto anual lo que corresponda por la cantidad que el Gobierno haya tenido que abonar en el anterior, atendida la forma de pago que se adopte.

Art. 11. Los cupos de este reintegro entre las provincias se fijarán en proporcion de la subvencion que haya de abonarse por la longitud de la línea comprendida en cada provincia y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de consumo.

Art. 12. Para cubrir la cuota que corresponda á cada provincia, las Diputaciones provinciales harán el reparto entre los pueblos mas directamente interesados en proporcion de su riqueza por los cupos de las mismas contribuciones.

Art. 13. El Gobierno publicará los pliegos de condiciones para el otorgamiento de la concesion, estableciendo los plazos en que deba terminarse la construccion de cada una de las secciones, y el progreso sucesivo que las obras han de tener cada año.

Ley de 5 de junio de 1859.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitucion de la Monarquía española Reina de las Españas. A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Córtes han decretado y Nos sancionado la siguiente ley modificando el art. 6.º de la de 21 de abril de 1858 sobre concesion de los ferro carriles de Palencia á la Coruña y otros.

Artículo único. El Estado auxiliará la construccion de estas líneas con una subvencion directa y en metálico, ó su equivalente en obligaciones de ferro carriles proporcional al presupuesto de ellas en la misma razon que tiene con el suyo respectivo la concedida para la línea de Ciudad Real á Badajoz por la ley de 27 de abril de 1859.

Pliego de condiciones particulares para la concesion de la seccion del ferro carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo.

1.ª La empresa se obliga á ejecutar á su costa todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril, que partiendo de Orense, vaya á terminar en Vigo.

2.ª Este camino arrancará de Orense y se dirigirá por Rivadavia, Figueiras, Quintela, Arvo, las Nieves, Salvatierra, Tuy, Porriño y Redondela á Vigo.

3.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 23 de octubre de 1860. Este proyecto podrá sin embargo modificarse con aprobacion del Gobierno.

4.ª En el término de 15 dias, contados desde el de la adjudicacion, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de 6.654,038,50 reales en metálico ó efectos de la Deuda pública al precio que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia próximo anterior al en que se verifique el depósito.

5.ª La empresa pagará en el preciso término de un mes, contado desde la adjudicacion de la subasta, á los dueños del proyecto de esta línea, la cantidad de 796,455,44 reales á que asciende el importe de su tasacion pericial, y el del 20 por 100 de ésta, con arreglo al artículo 10 de la ley general de 3 de junio de 1855 y Real orden de 31 de marzo de 1854.

6.ª La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de concesion, y tenerle enteramente concluido y dispuesto para la explotacion á los cinco años, contados desde la misma fecha.

7.ª En cada uno de los cinco años fijados para la construccion de este ferro-carril deberá la empresa ejecutar obras y acopiar materiales sobre la zona del camino, cuando menos, por el importe y en las proporciones siguientes: el primer año del 10 por 100 del presupuesto total; el segundo del 15 por 100; el tercero del 20 por 100; el cuarto de 25, y el quinto del 30 por 100 restante.

8.ª La explanacion y obras de fábrica se construirán para una sola vía con los apartaderos que indica el proyecto aprobado. Los perfiles de la explanacion y obras de fábrica serán los fijados en dicho proyecto.

9.ª Se establecerán estaciones, con sujecion al proyecto aprobado, en Barbantes, Rivadavia, Figueiras, Quintela, Arvo, las Nieves, Salvatierra, Tuy, Porriño, Redondela y Vigo.—Queda autorizada la empresa para establecer otra estacion provisional en Orense hasta que se construya la que marca el proyecto de la seccion de Monforte á Orense. No podrá establecer mas estaciones ó variar la situacion de las indicadas sin autorizacion del Gobierno; pero este se reserva la facultad de obligarla á situarlas donde lo tenga por conveniente, y aumentar su número.

10. El material móvil se fija, como mínimum para toda la línea, en:

Diez locomotoras para viajeros.
Doce idem para mercancías.
Diez coches de primera clase.
Veinte idem de segunda.
Doce idem mistos de primera y segunda.
Cuarenta idem de tercera.
Veinticuatro idem mistos de segunda y tercera.
Diez furgones para equipajes.
Sesenta wagones cubiertos para mercancías.
Cuarenta idem descubiertos de bordes alto.
Sesenta idem descubiertos de bordes bajos.
Diez y seis establos para ganados.
Cuatro cuadras para caballerías.
Seis truks.
Veinte frenos con casillas.
Veinte idem sin idem.
Material de repuesto de locomotoras y carruajes.

11. Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

12. Los coches de viajeros serán de tres clases y todos estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos: unos y otros estarán cerrados con cristales; los de tercera clase llevarán cortinas. La empresa podrá emplear coches que lleven en departamento separado mas de una clase de viajeros. Podrá tambien emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningun caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

13. La empresa usará en los trenes de viajeros del freno Castellví mientras no se demuestre que haya otro que reunan mejores condiciones, con arreglo á lo dispuesto por Real orden de 4 de Junio de 1862.

14. La empresa deberá establecer y conservar á sus expensas y constantemente en buen estado, durante el tiempo de la concesion, un telégrafo eléctrico para el servicio público con el número de hilos que se le exijan desde uno hasta cuatro inclusive, teniendo los postes dispuestos para recibir los demás que crea conveniente establecer la Administracion para el mismo objeto á expensas del Estado, sin perjuicio de los que coloque además la misma empresa para el servicio especial de la línea.

Al aprobarse los proyectos de las estaciones, se designará el local que deberá ceder la empresa gratuitamente para el servicio del telégrafo del Gobierno.

15. Asignada esta seccion con arreglo á la ley de 5 de junio de 1859, la subvencion de 66,939,627 rs. y 75 céntimos, el Gobierno auxiliará á la empresa con la cantidad en metálico ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro carriles en que resulte adjudicada la concesion en subasta pública.

16. La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que cruce el ferro-carril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndola en proporcion de la subvencion abonada por la longitud de la línea comprendida en cada provincia y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de consumo.

17. Para el abono de la subvencion se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la seccion, y hallada la correspondiente por kilómetros se dividirá á su vez en tres partes iguales, entregando la primera á la empresa al tener concluidas la explanacion y obras de fábrica por trozos de cuatro kilómetros seguidos; la segunda al tener sentados en ella la vía y la tercera al abrirlos al servicio público.

18. No podrá ponerse en explotacion, el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobierno en vista del acta del reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros inspectores, en que se declare que puede comenzarse la explotacion.

19. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recien construido ya despues de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los inspectores del Gobierno.

20. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 12 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran á tomarlos.

21. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno á propuesta de la empresa, así como la duracion de los viajes.

22. La empresa queda obligada á poner á disposicion del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de febrero de 1856, las secciones de carruajes necesarias para el trasporte del correo en un tren, de ida y otro de vuelta diarios cuyas horas de salida y llegada se fijarán por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con el de la Gobernacion, oyendo á la empresa.

23. La concesion de este ferro-carril se otorga por 99 años con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujecion á la ley general de 3 de junio de 1855; á las condiciones para su cumplimiento de 15 de febrero de 1856, y finalmente á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

24. La empresa se sujetará á la adjunta tarifa de precios máximos que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno, con arreglo á la ley general de ferro-carriles, si el camino produjese mas del 15 por 100 del capital en él invertido.

25. En los diez años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino, y emplearlos en conservarlo si la empresa no llenase completamente esta obligacion.

26. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion á la empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocacion de esta concesion, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

27. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid.

Si se faltase por la empresa á esta disposicion, ó su representante se hallare ausente de Madrid, será válida toda notificacion que se haga, depositándola en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

28. Para atender á los gastos que ocasionen las inspecciones del Gobierno, la empresa abonará anualmente desde el momento que estas se establezcan, la cantidad de 300 rs. vn. por kilómetro en construccion y la de 600 por kilómetro de los que se hallen en explotacion, que deberá consignar por trimestres adelantados en las cajas del Tesoro público. Al aprobarse los proyectos de las estaciones se designará el local que en cada una ha de ceder la empresa gratuitamente para dichas inspecciones.

29. No solo quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de ferro-carriles de 3 de junio de 1855, instruccion y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de febrero de 1856, y demás disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Aprobado por Real orden de 29 de noviembre de 1862.—Vega de Armijo. —Es copia.—Ibarrola.

Tarifa *de precios máximos de peaje y trasporte para la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo.*

POR CABEZA Y KILÓMETRO.

	PRECIOS.					
	De peaje.		De trasporte.		TOTAL.	
	Rs vn	Cts.	Rs vn	Cts.	Rs vn	Cts.
VIAJEROS.						
Carruajes de primera clase	0	28	0	12	0	40
Idem de segunda	0	20	0	10	0	30
Idem de tercera	0	12	0	06	0	18
GANADOS.						
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro	0	28	0	12	0	40
Terneros y cerdos	0	10	0	05	0	15
Corderos, ovejas y cabras	0	05	0	05	0	10
POR TONELADA Y KILÓMETRO.						
PESCADOS.						
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros	1	15	0	75	1	90
MERCADERÍAS.						
Primera clase: Fundicion moldeada, hierro y plomo, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, maderas de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados	0	40	0	25	0	65
Segunda clase: Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coke, carbon de piedra, leña, tablas, madera de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundicion en bruto, hierro en barra ó palastro, plomo en galápagos	0	50	0	25	0	55
Tercera clase: Piedra de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construccion y conservacion de los caminos	0	25	0	25	0	50
OBJETOS DIVERSOS.						
Wagon, coche ú otro carruaje destinado al trasporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastra convoy	0	35	0	30	0	65

Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirian estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío.

Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciria la máquina con su tender.

POR PIEZA Y KILÓMETRO.

Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta	0	55	0	44	0	99
Carruajes de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior	0	70	0	50	1	20

En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos: los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.

Disposiciones generales que se han de observar en la percepcion de los derechos de esta tarifa.

1.° La percepcion será por kilómetros, sin tener en consideracion las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2.° Las toneladas es de 1 000 kilógramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilógramos.

3.° Las mercaderías que á peticion de los que las remesen sean trasportadas [illegible] con la velocidad que los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.° La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demas rebajas. Las reducciones hechas á favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.

La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero habiéndose de anunciar las reducciones con quince dias de anticipacion al en que han de comenzar á regir, dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el trasporte.

5.° Todo viajero cuyo equipaje no pese mas de 30 kilógramos, solo pagará el precio de su asiento.

6.° Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos, como de la clase con que tengan mas analogía.

7.° Los precios de peaje y de trasporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

Primero. A todo carruaje que con su cargamento pese mas de 4,500 kilógramos.

Segundo. A toda masa indivisible que pese mas de 3.000 kilógramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion y el trasporte de estos objetos, pero cobrará la mitad mas por peaje y trasporte.

La empresa no tendrá obligacion de trasportar masas indivisibles que pesen mas de 5,000 kilógramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas de 8,000 kilógramos, exceptuándose de esta disposicion las locomotoras.

Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.° Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa:

Primero. A todos los objetos que no estando expresados en ella no pesen bajo el volúmen de un metro cúbico, 125 kilógramos.

Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados; al plaqué de oro ó de plata; al mercurio y á la platina; á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero. En general, á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilógramos cuando no formen parte de remesas que pesen juntas mas de 50 kilógramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona aunque estén embalados separadamente.

Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la empresa.

Pasando de 50 kilógramos el precio de una bala, será 0,30 rs. vn. por kilómetro, sin que pueda bajar de 2 rs. cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.° En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas mas adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada el trasporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán trasportados en el órden de su número de registro.

10. Los gastos de carga y descarga, así como los de almacenaje en las estaciones y apostaderos del ferro-carril, se fijarán anualmente por el Gobierno oyendo á la empresa, no pasando en ningun caso de 2,50 reales por tonelada los de carga, y 2.50 los de descarga.

11. La empresa facilitará los trenes especiales que se le reclamen con arreglo á las disposiciones que rijan sobre este particular.

12. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comision de sus mercaderías y el trasporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice-versa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposicion 9.°

13. En el caso de que la empresa hiciese algun convenio para la comision y trasporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

14. Serán conducidos gratúitamente en carruajes de primera clase los Oficiales de la Guardia civil, y en los de tercera todos los demás individuos de este cuerpo, siempre que unos y otros viajen en comision del servicio que les está encomendado.

Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio ó para volver á sus hogares despues de licenciados, y lo acrediten con sus pasaportes, no pagarán por sí y sus equipajes mas que la mitad del precio de tarifa. Solo disfrutarán de esta ventaja los individuos del ejército y armada, pero no podrá reclamarla ningun otro, aunque tenga fuero militar ó pertenezca á las Administraciones militares. Los militares y marinos que viajen en cuerpo, no pagarán mas que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes.

Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposicion, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de trasporte establecidos para la explotacion del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán trasportados gratúitamente en los carruajes de la empresa, así como tambien los empleados encargados de las líneas telegráficas del Estado.

Aprobada por Real órden de 29 de noviembre de 1862.—Vega de Armijo.—Es copia.—Ibarrola.

En cumplimiento de lo dispuesto por Real órden de esta fecha, declaro que acepto en todas sus partes el pliego de condiciones particulares y la tarifa de precios máximos de peaje y trasporte que preceden como consecuencia de la proposicion que he presentado al Gobierno de S. M. en 25 del corriente.

Madrid 29 de noviembre de 1862.—Juan Florez.—Es copia.—Ibarrola.

Relacion *del material que podrá importarse del extranjero para la construccion y establecimiento de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, con opcion á la exencion de derechos que prescribe el art. 20, párrafo 5.° de la ley general de 3 de junio de 1855.*

Núm. de órden.	Número de objetos ó peso.	EFECTOS.	Valor de la unidad. Rs. vn.	TOTAL. Rs. vn.
		MATERIAL PARA REPLANTEOS, ESTUDIOS, &c.		
1	4	Teodolitos con sus trípodes.	4,000	16,000
2	7	Niveles de aire con idem.	3,000	21,000
3	3	Sectantes.	700	2,100

4	4	Eclímetros.	1,200	4,800
5	80	Cintas.	100	8,000
6	51	Cadenas.	200	10,200
7	2	Pantógrafos.	1,500	3,000
8	7	Trasportadores.	500	3,500
9	44	Miras.	300	13,200
10	37	Estuches de dibujo.	400	14,800
11	111	Docenas de lapiceros.	20	2,220
12	148	Cajas de plumas.	10	1,480
13	296	Porta plumas.	1	296
14	37	Cortaplumas y raspadores.	15	555
15	44	Barras de tinta de China.	30	1,320
16	74	Tacillos.	5	370
17	11	Cajas de colores á la miel.	100	1,500
18	518	Goma para borrar lápiz y tinta.	2	1,036
19	44	Reglas metálicas.	200	2,200
20	22	Cajas de chinches.	75	1,650
21	111	Rollos de papel cuadriculado de 100 metros.	600	66,600
22	3,700	Hojas de papel fino de dibujo.	5	18,500
23	5,920	Metros de papel-tela.	4	23,680
24	55	Resmas de papel para escribir, de varias clases.	100	5,500
25	18	Juegos de plantillas de curvas.	300	5,400
26	111	Libros rayados para el campo, oficinas &c.	40	4,440
		MATERIAL PARA LA CONSTRUCCION.		234,147
27	6,660	Zapapicos.	25	166,500
28	5,920	Azadones.	25	148,000
29	5,920	Palas.	30	177,600
30	37	Fraguas portátiles.	1,000	37,000
31	37	Ayunques.	400	14,800
32	55,500	Metros de mecha para barrenos.	1	55,500
33	2,960	Carretillas y ruedas para id.	60	177,600
34	740	Toneladas de carriles para via provisional, con sus cojinetes, clavazon &c.	700	518,000
35	370	Wagones para trasporte de tierras con todos sus accesorios.	3,000	1.110,000
36	44	Toneladas de grasa para los mismos.	6,000	264,000
37	89	Pares de ruedas de repuesto para los mismos con sus ejes.	1,000	89,000
38	4	Aparatos de sondeo.	2,000	8,000
39	37	Bombas para agotamientos.	7,000	259,000
40	7	Martinetes para clavar pilotes, con sus tornos, machinas &c.	10,000	70,000
41	9	Máquinas de vapor locomóviles.	6,000	54,000
42	9	Grúas.	40,000	360,000
43	44	Tornos con juegos de trócolas.	3,000	132,000
44	44	Gatos de hierro de doble movimiento.	1,000	44,000
45	44	Idem de movimiento sencillo.	600	26,400
46	222	Toneladas de hierro forjado en barras de diferentes clases y dimensiones.	1,000	222,000
47	222	Id. de id. fundido en lingotes para diferentes usos.	600	133,200
48	59	Id. de acero para composicion de herramientas.	4,500	265,500
49	44	Id. de plomo.	2,100	92,400
50	37	Id. de clavazon y tornillaje de diferentes tamaños.	2,000	74,000
51	[illegible]	Utiles y herramientas diversas.	»	148,000
52	2,220	Toneladas de carbon de piedra.	160	355,200
53	2,220	Id. de cok.	200	444,200
		MATERIAL PARA PUENTES, ESTACIONES Y CASILLAS.		4.445,700
54	1,500	Metros lineales de tramo de palastro para puentes y viaductos.	»	5.000,000
55	14,800	Idem cuadrados de armadura de palastro ondulado y galvanizado para cubiertas de edificios con columnas, claraboyas y todos sus accesorios.	»	1.480,000
56	740	Idem lineales de canal de plomo para las aguas.	40	29,600
57	370	Idem de tubos para bajadas.	20	7,400
58	220	Piezas de papel pintado.	150	33,000
59	11	Relojes de diferentes clases para las estaciones.	2,000	22,000
60	75	Idem para las casas de guarda.	500	37,500
61	5	Basculas para pesar wagones cargados.	10,000	50,000
62	12	Idem para pesar equipajes.	5,000	60,000
63	120	Lamparas para los guardas.	50	6,000
64	37	Idem quinqués &c. para las estaciones.	500	18,500
65	120	Juegos de armamentos, carteras &c. para los guardas.	30	36,000
		MATERIAL PARA LA VIA Y TALLERES.		6.780,000
66	158,984	Travieses.	17	2.702,728
67	10,129	Toneladas de barra-carriles de 368 kilógramos por metro lineal con el 1 por 100 por roturas &c.	900	9.116,100
68	310	Idem de placas para las juntas de los carriles (6,7 kilógramos de peso) con el 1 por 100 por roturas &c.	1,300	403,000
69	133	Idem de cabillas núm. 1, con el 5 por 100 por roturas &c.	1,500	1.995,000
70	56	Idem de tornillos núm. 2, con el 5 por 100 por roturas &c.	2,400	134,400
71	94	Idem de tornillos núm. 3, con igual aumento.	1,900	178,600
72	98	Idem de tornillos núm. 4, con igual aumento.	2,200	218,600
73	37	Cambios de via y cruzamientos.	3,500	129,500
74	1	Plataforma para maquina con tender.	45,000	45,000
75	1	Idem id. sin tender.	22,000	22,000
76	23	Idem para carruajes.	14,000	322,000
77	2	Carros volantes para locomotoras.	24,000	48,000
78	3	Idem para carruajes.	15,000	45,000
79	12	Grúas hidráulicas.	5,500	66,000
80	5	Bombas para extraer agua.	6,000	30,000
81	3	Estanques de palastro para depósitos de 50 metros cúbicos.	16,000	48,000
82	2	Idem para depósitos de 100 metros cúbicos.	30,000	60,000
83	3	Grúas para cargar hasta cinco toneladas.	10,000	30,000
84	2	Idem id. hasta 10 toneladas.	20,000	40,000
85	3	Prensas para encorbar carriles.	3,500	10,500
86	3	Idem para cortar.	1,000	3,000
87	1	Máquina de vapor para los talleres.	50,000	50,000
88		Máquinas, útiles y herramientas para los talleres de reparacion.	»	1.400,000
89	1	Máquina para hacer billetes.	10,000	10,000
90	12	Idem para señalar el dia y hora.	500	6,000
91	12	Armarios para billetes.	800	9,000
92	2,220	Metros de tubo de hierro fundido y forjado.	40	88,800
93	34	Discos de señales.	2,500	85,000
		MATERIAL MÓVIL.		17.396,828
94	10	Locomotoras para viajeros.	500,000	5.000,000
95	12	Idem para mercancías.	340,000	4.080,000
96	10	Coches de primera clase.	45,000	450,000
97	12	Idem mistos de primera y segunda.	40,000	480,000
98	20	Idem de segunda.	35,000	700,000
99	24	Idem mistos de segunda y tercera.	30,000	720,000
100	40	Coches de tercera.	25,000	1.000,000
101	10	Furgones para equipajes.	27,000	270,000
102	60	Wagones cubiertos para mercancias.	14,000	840,000
103	40	Idem descubiertos de bordes altos.	10,500	420,000
104	60	Idem descubiertos de bordes bajos.	9,000	540,000
105	16	Establos para ganados.	12,000	192,000
106	4	Cuadras para caballos.	16,000	64,000
107	6	Trucks.	10,000	60,000
108	20	Frenos con casillas.	3,500	70,000
109	20	Idem sin casillas.	2,500	50,000
110	»	Material de repuesto de locomotoras y carruajes.	»	776,160
		TELÉGRAFO ELÉCTRICO.		13.712,160
111	»	Aparatos, alambres &c. para uno de tres hilos.	»	442,470

RESUMEN.

	Reales vellon.
Material para replanteos, estudios &c.	234,147
Idem para la construccion.	4.445,700
Idem para puentes, estaciones y casillas.	6.780,000
Idem para la via y talleres.	17.396,828
Idem móvil.	13.712,160
Telégrafo eléctrico.	442,470
Total rs. vn.	43,011,305

Aprobada por Real orden de 23 de octubre de 1860.—Corvera.—Es copia.-Ibarrola.

Continúa la lista de suscritores á la empresa que representa D. Juan Florez, para la construccion y explotacion del ferro-carril de Vigo á Orense, ó en su caso de esta capital á Monforte.

Ayuntamientos de

Allariz.
Nogueira de Ramuin.
Oimbra.

NOTA. En la lista anterior núm. 144 fué incluido por equivocacion el Ayuntamiento de Canedo.

Suscritores particulares del distrito municipal de Orense.

Sres. D. Francisco Antonio Blanco
Segundo Perez.
Gregorio Vieito.
Francisco Rey.
Francisco Perez.
Ramon Maria Vasmonde.
José Gomez Nóvoa.
Juan V. Guerra.
Honorato R. Quiroga.
Manuel de Velasco.
Ignacio Anta.
Camilo Amor.
Agustin Pidal.
José Alvarez.
Segundo Perez.
Ignacio Perez y Diaz.
José Benito Garcia.
Severiano Gutierrez.
Prieto y Hermano.
Manuel de la Torre.
Guillermo Moreiro.
Juan Manuel Mosquera.
Manuel Lovit.
Roque Pulido.

Idem del distrito de Puentedeva.

Sr. D. Nicolás Martinez.

(Se continuará.)

IMPRENTA DE D. CESÁREO PAZ Y H.